Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13673**

18. Wahlperiode 09.10.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. André Hahn, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/13616 –

Aktuelle Planungen für das Projekt einer neuen Bahnstrecke von Dresden nach Prag

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 25. August 2017 haben der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt und sein tschechischer Amtskollege Dan Tok eine Absichtserklärung über den Bau einer neuen, überwiegend unterirdischen, Bahnstrecke von Dresden nach Prag in Karlsbad unterzeichnet (siehe Pressemitteilung der Sächsischen Landesregierung vom 26. August 2017 sowie „Die schnelle ‚U-Bahn' von Dresden nach Prag kommt" in Sächsische Zeitung/ SZ-Online.de vom 25. August 2017). Dieses Projekt „NBS Dresden-Prag" wurde mit dem vom Deutschen Bundestag am 2. Dezember 2017 beschlossenen Dritten Gesetz zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes als „Vorhaben des Potentiellen Bedarfs" ausgewiesen (Bundestagsdrucksache 18/10513(neu)).

Auf Anfrage des Abgeordneten Dr. André Hahn (DIE LINKE.) erklärte der damalige Parlamentarische Staatssekretär Jan Mücke am 28. November 2013, dass die Bundesregierung im Jahr 2010 in einer Untersuchung für diese Neubaustrecke nur knapp eine gesamtwirtschaftliche Vorteilhaftigkeit nachweisen konnte. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis liegt bei einer Investitionssumme von 1,1 Mrd. Euro bei 1,3 (vgl. Plenarprotokoll 18/3 vom 28. November 2013).

1. Was steht inhaltlich in der am 25. August 2017 von den Verkehrsministern Alexander Dobrindt und Dan Tok unterzeichneten Absichtserklärung?

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Ministerium für Verkehrswesen der Tschechischen Republik beabsichtigen in ihrer Gemeinsamen Absichtserklärung bezüglich der Neubaustrecke Dresden – Prag einen wesentlichen Beitrag zur Entwicklung des TEN-Kernnetzkorridors Orient/Östliches Mittelmeer zu leisten.

Zusammen wollen sie mit dem Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Österreich die Weiterentwicklung der Eisenbahnverbindung Berlin-Prag-Wien unter Berücksichtigung der aktuellen Entwicklungen fortschreiben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 5. Oktober 2017 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Beide Seiten begrüßen, dass die Eisenbahnverbindung Berlin – Dresden – Prag in die Kategorie Vordringlicher Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege aufgenommen wird und erachten es für notwendig, dass die Kapazität der wichtigen Eisenbahnverbindung zwischen beiden Staaten, der Strecke Dresden – Prag zu erhöhen.

Beide Seiten werden unverzüglich Gespräche hierzu aufnehmen und eine Gemeinsame Arbeitsgruppe einrichten.

2. Wann und auf welcher Grundlage wurde das Projekt im Bundesverkehrswegeplan in die Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ hochgestuft?

   Wenn dies noch nicht erfolgte, wann und wie soll das geschehen?

Gegenwärtig nimmt das BMVI eine umfassende volkswirtschaftliche Bewertung aller Projekte des Potentiellen Bedarfs im Bundesverkehrswegeplans 2030 vor. Diese umfangreichen Arbeiten sollen bis Ende 2017 abgeschlossen sein.

Hinsichtlich der Neubaustrecke Dresden – Prag sind diese umfangreichen Arbeiten soweit gediehen, dass die Voraussetzungen für eine Aufnahme der Planungen jetzt geschaffen werden. Denn mit der positiven Bewertung wird die NBS Dresden – Prag in den Vordringlichen Bedarf aufsteigen und realisiert werden können.

3. Wie wird generell über die Veränderung der Einstufung von Projekten, die bislang in der Rubrik „Potenzieller Bedarf“ eingeordnet waren, in eine andere Kategorie informiert?

Wenn die Bewertung aller Projekte des Potentiellen Bedarfs abgeschlossen ist, wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur über die Ergebnisse informieren.

4. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung derzeit – auch unter Berücksichtigung von Preisentwicklungen in den kommenden Jahren – aus, und wie hoch wird dabei der Anteil für die deutsche Seite sein?

   Inwieweit ist die Kostenplanung verlässlich angesichts der Tatsache, dass die Baukosten bei vergleichbaren Bauvorhaben (z. B. City-Tunnel Leipzig, neue Bahntrasse Halle/Leipzig – Nürnberg oder Stuttgart 21) deutlich über den ursprünglich geplantem Ansatz lagen?

Die Vorplanungsstudie geht von Investitionskosten in Höhe von rund 1,3 Mrd. Euro in Deutschland und von 1 Mrd. Euro in Tschechien aus.

5. Wie stellt sich derzeit das Nutzen-Kosten-Verhältnis dar, und – sofern es hier Veränderungen gegenüber der Antwort der Bundesregierung vom 28. November 2013 gibt – wie werden diese Änderungen begründet?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. Wird eine neue Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses durchgeführt und warum bzw. warum nicht?

   Bis wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Von welchem Verkehrsaufkommen wird nach Kenntnis der Bundesregierung auf der Bahnstrecke Dresden – Prag ausgegangen?

   In welchem Umfang werden diese Verkehre künftig (nach Fertigstellung, frühestens 2035) über die neue Strecke geleitet, und in welchem Umfang bleiben Verkehre auf der derzeitigen Strecke entlang der Oberelbe (bitte in Fünfjahresschritten für den Zeitraum 2000 bis 2050, gesamt sowie aufgeschlüsselt nach Personen – und Güterverkehr, darunter Güterverkehr mit gefährlichen Gütern nennen)?

Das der volkswirtschaftlichen Bewertung zugrunde liegende prognostizierte Verkehrsaufkommen für die Relation Dresden – Prag muss noch in der Bewertung des Zielnetzes 2030 des neuen Bedarfsplans verifiziert werden. Diese Angaben werden voraussichtlich im ersten Quartal 2018 zur Verfügung stehen.

8. In welcher Weise und welchem Umfang sowie unter welchen Voraussetzungen wird sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Europäische Union an dem Projekt beteiligen?

Die konkrete Beteiligung der Europäischen Union an dem Projekt ist im Zuge des jetzt beginnenden Planungsprozesses zu klären. Eine von Sachsen und Tschechien beauftragte Vorplanungsstudie wurde von der EU bereits kofinanziert.

9. Welche Maßnahmen sind nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, um die Belastung durch den Bahnverkehr im oberen Elbtal, insbesondere den Bahnlärm, kurzfristig zu reduzieren, und inwieweit werden mit Blick auf den geplanten Neubau ursprünglich geplante Maßnahmen in Frage gestellt bzw. gestrichen?

Der Streckenabschnitt von Dresden bis zur Grenze D/CZ wurde daher vom BMVI als Lärmbrennpunkt eingestuft. Mit dem Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP) kann in einen besseren Lärmschutz u. a. an solchen Lärmbrennpunkten investiert werden. Im Jahr 2015 wurde beschlossen, eine Machbarkeitsuntersuchung (MU) durchzuführen, um kurzfristig technisch machbare und wirksame Maßnahmen für eine weitere Lärmreduzierung zu identifizieren und zu bewerten. Diese MU wurde im Frühjahr 2016 in Auftrag gegeben. Die vorläufigen Ergebnisse der MU wurden den betroffenen Kommunen und weiteren Mandatsträgern sowie in Pirna den Bürgerinnen und Bürgern des oberen Elbtals vorgestellt.

Die MU empfiehlt 35 Maßnahmen im oberen Elbtal, von denen fast 14 000 Anwohner profitieren würden. Die Zahl der betroffenen Anwohner würde damit um 70 Prozent sinken.

Für die Umsetzung der Maßnahmen aus der MU ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens erforderlich. Die Planungen dazu werden nach Beendigung der MU und dem daran anschließenden Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung begonnen.

10. Welche Zusammenhänge gibt es aus Sicht der Bundesregierung zwischen diesem Bahnprojekt und dem Gesamtkonzept Elbe?

Die konkreten Auswirkungen des Projektes auf die Binnenschifffahrt auf der Elbe und damit der Zusammenhang zum Gesamtkonzept Elbe sind im Zuge des jetzt beginnenden Planungsprozesses zu untersuchen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333